



**Cipango**

Cahiers d'études japonaises

21 | 2014

Nouveaux regards sur les arts de la scène japonais II

---

**ROY Alexandre, *Le Développement industriel japonais au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle, analysé à partir du port de Moji (Kyūshū Nord)***

thèse de doctorat, sous la direction de Pierre-François SOUYRI, Inalco, 2013, 571 p.

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/cipango/2377>

DOI : 10.4000/cipango.2377

ISSN : 2260-7706

**Éditeur**

INALCO

**Édition imprimée**

Date de publication : 31 décembre 2014

ISSN : 1164-5857

**Référence électronique**

« ROY Alexandre, *Le Développement industriel japonais au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle, analysé à partir du port de Moji (Kyūshū Nord)* », *Cipango* [En ligne], 21 | 2014, mis en ligne le 07 septembre 2016, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cipango/2377> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cipango.2377>

---



Cipango – Cahiers d'études japonaises est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

**ROY Alexandre, *Le Développement industriel japonais au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle, analysé à partir du port de Moji (Kyūshū Nord)*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre-François SOUYRI, Inalco, 2013, 571 p.**

Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le Japon connut un bouleversement économique considérable. En l'espace de quatre décennies à partir de la « restauration de Meiji » (1868), le pays développa une importante production textile, exploita à grande échelle ses ressources minières et énergétiques, se dota d'un réseau ferroviaire national et même d'un complexe sidérurgique moderne. Notre thèse propose d'éclairer « par le bas » cette « révolution industrielle » japonaise, en l'étudiant à partir du port de Moji (Kyūshū Nord). Gouvernant avec Shimonoseki le « détroit de la Porte » (*kanmon kaikyō*, plus connu en français comme le détroit de Shimonoseki), c'est-à-dire les voies de communication entre le Japon central, le continent asiatique et l'île de Kyūshū, Moji, délaissé sous les Tokugawa, devint dès son ouverture au commerce international en 1890 le grand port charbonnier, non seulement du Japon, mais aussi celui de toute l'Asie orientale. S'appuyant sur le charbon, la puissance économique de Moji s'étendit rapidement à tous les secteurs (commerce, finance, transports, industrie) et lorsqu'éclata la guerre russo-japonaise (1904-1905), ce port était devenu la nouvelle grande capitale économique du Japon occidental (à l'ouest de Kōbe-Ōsaka).

Pour analyser le développement de ce port, notre travail s'appuie sur un champ large de sources (archives locales, gouvernementales, d'entreprises, presses japonaise et internationale, etc.) et s'articule en deux parties (chacune composée de quatre chapitres).

La première traite de la période précédant l'ouverture du port au commerce international, entre 1868 et 1889, et montre comment l'« Empire du Grand Japon » s'est implanté et structuré dans la région, d'abord à travers les réformes politiques et sociales, mais aussi et surtout par le biais de la fondation

d'une économie capitaliste moderne. Après une décennie 1870 marquée par les réformes, les troubles sociaux et les difficultés d'un premier développement de l'économie capitaliste (chap. 1), la décennie 1880 fut d'abord marquée par une sévère politique économique de rigueur (la « déflation Matsukata ») avant de voir émerger une dynamique industrielle forte, sensible dans le développement du bassin houiller du Chikuhō (chap. 2). Au sein de ces changements, le port de Moji a rapidement été revalorisé, tant par les pouvoirs publics que par les entrepreneurs locaux et régionaux, ce que nous analysons dans le processus d'ouverture et d'aménagement du port (chap. 3) et dans celui de la mise en place du réseau ferroviaire régional (chap. 4).

Dans notre seconde partie, nous analysons le développement extérieur du port de Moji en tant que « Porte de l'Empire » (*teikoku no kanmon*, expression d'époque) et son développement en tant que métropole régionale, ce que nous appelons « l'Empire de la Porte », au cours des années 1890, jusqu'à l'avènement de la guerre russo-japonaise. Cet essor reposa principalement sur le commerce du charbon du Chikuhō, alimentant de son énergie la révolution industrielle japonaise. La production du bassin représentait à elle seule la moitié du total national et son volume sextupla sur la période. Cet essor nécessitait toujours plus de capitaux, ce qui favorisa le développement hégémonique des *zaibatsu* Mitsubishi et Mitsui sur le secteur (chap. 5). Notre analyse des structures commerciales montre une même dynamique, bien que plus lente : les petits marchands locaux réalisèrent la plus grande partie des exportations de charbon depuis Moji, mais à la suite de la crise financière de 1898 ils finirent par succomber à la puissance des *zaibatsu* (chap. 7). Moji devint ainsi un port majeur, une plate-forme combinant transports ferrés et maritimes, brassant en 1903 plus de deux millions de tonnes de charbon et fréquenté par autant de navires que les plus grands ports d'Asie (chap. 6). Les exportations de charbon japonais se développèrent avec une telle force depuis Moji que leur aire marchande constitua à partir de la seconde moitié des années 1890 comme une première « Asie orientale japonaise », occupant une part écrasante des marchés, de Shanghai à Singapour (chap. 8). Sur ce dernier point, notre analyse met en exergue les facteurs internationaux favorables : la hausse de la demande en Asie – qui explique la croissance du marché – et un mouvement global de régionalisation des marchés à l'échelle mondiale – qui explique l'absence de concurrence de la part des charbons britanniques et australiens. Cela complète et nuance

l'historiographie qui a surtout interprété l'expansion du charbon japonais en Asie comme un phénomène unilatéral associé à l'émergence de l'impérialisme nippon.

De manière générale, notre travail permet de proposer une nouvelle analyse du développement industriel japonais au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en identifiant le nouvel État impérial comme ayant été le « pilote » du phénomène, les acteurs locaux et régionaux comme ayant été son « moteur » véritable et les *zaibatsu* comme les structures intermédiaires promues par l'État pour conserver son contrôle sur les structures économiques locales et régionales. Enfin, cet ensemble fut lui-même largement conditionné par les facteurs internationaux, et, en l'occurrence, il le fut de manière très bénéfique. Ainsi, si l'industrialisation japonaise a indéniablement dépendu de l'existence d'un régime politique favorable et directif en la matière, notre thèse montre qu'elle fut surtout le fruit du travail engagé et inventif de la masse des acteurs locaux et régionaux... restant trop souvent anonymes ou passés sous silence dans les nombreuses analyses faites aux seuls niveaux national ou international. Originale, notre thèse n'est pour autant pas isolée et participe d'un tout nouvel élan historiographique revalorisant le rôle des sociétés locales et régionales dans l'industrialisation japonaise, que l'on retrouve dans l'ouvrage *Chihō kara no sangyō kakumei* (la Révolution industrielle depuis les provinces), esquissé par Nakamura Naofumi<sup>1</sup>.

---

1. NAKAMURA Naofumi, *Chihō kara no sangyō kakumei* 地方からの産業革命 (La révolution industrielle depuis les provinces), Nagoya, Nagoya daigaku shuppan-kai, 2010.

